

# PLAN DE URBANIZACIÓN DE MADRID

Por JESÚS IRIBAS, Ingeniero de Caminos.

*El autor pretende dar a conocer a nuestros lectores la labor que viene realizando la Junta de Reconstrucción de Madrid, en los temas que más directamente se relacionan con nuestra profesión, si bien en este primer artículo, que sirve de introducción a los próximos, presenta un breve resumen del total conjunto del trabajo de dicha entidad.*

## I

### Consideraciones generales.

Al estudiar el plan de urbanización de una capital es preciso empezar por fijar su capacidad y extensión, teniendo en cuenta sus características topográficas y el crecimiento probable de la población en un plazo largo, por ejemplo, cien años; así como la psicología de sus habitantes y una infinidad de razones técnicas y sociales, en cuyo detalle no entro ahora, por no ser éste el tema que pretendo desarrollar.

De todas formas, es preciso limitar la ciudad, encerrarla en una muralla más o menos teórica y marcar con toda la elasticidad que se quiera el contorno de la zona que se pretende ensanchar o construir.

En el caso de Madrid, estos límites están fijados de una manera natural por la topografía del terreno. Madrid está enclavado entre dos ríos o vaguadas importantes: el Manzanares y el Abroñigal, los cuales forman una horquilla entre cuyas ramas se levanta la población. Otra vaguada, la de la Castellana, más suave que las anteriores, señala de un modo claro el eje de la población actual y futura.

Cierto que en la margen derecha del Manzanares, y a la izquierda del Abroñigal, existen barrios importantes, pero basta fijarse un poco para darse cuenta de que forman núcleos aparte, con vida propia, con su fisonomía especial (1), unidos a la gran población por un cordón umbilical, un punto — puentes de Segovia, de Toledo, de Vallecas o de las Ventas —, según los barrios. Estos barrios son, pues, de momento, verdaderos apéndices, casi ciudades satélites de Madrid, que no alteran en nada los límites citados del Manzanares y el Abroñigal.

El ensanche parece, pues, lógico, buscarlo hacia

el Norte, donde se encuentran espléndidas reservas de todo orden.

Un factor más a tener en cuenta para extender Madrid hacia el Norte, es su historia (1). Si se observan los contornos de la población en diferentes épocas se ve, cómo, siempre, Madrid se desplaza hacia el Norte.

Así lo ha entendido también la Junta de Reconstrucción de Madrid, que es el organismo oficial encargado de redactar el proyecto de ordenación de la Capital, en el cual están representados el Ayuntamiento y casi todos los Ministerios, así como las entidades más interesadas en hacer el Gran Madrid (2).

Orientado el ensanche de la Capital hacia el Norte, hace falta saber hasta dónde va a llegar la futura población.

Esto está íntimamente ligado con la capacidad que se quiera dar al nuevo Madrid. En la figura 2.<sup>a</sup> está indicado el gráfico de crecimiento de la población, crecimiento que es verdaderamente alarmante, pues de seguir aumentando con el ritmo actual, habrá que pensar, para un futuro próximo, en un Madrid de cinco millones de habitantes. Y se pregunta uno: ¿Pero es que ésto puede ser? La realidad nos dice que sí, y lo que resulta más grave es que, si se compara la curva de crecimiento de Madrid con la de otras capitales — por ejemplo, Londres o París —, se advierte que Madrid empieza ahora a desarrollarse, y que esa curva de crecimiento no es nada comparada con la de esas otras poblaciones. Se trata de un problema en el que es preciso meditar, porque una masa humana de diez millones de seres puede constituir un peligro serio. Desde luego, es una de las cuestiones más dignas de tenerse en cuenta al estudiar el futuro de las naciones.

En España se observa un desigual crecimiento de la población; pues mientras las capitales — espe-

(1) El Sr. Hernández Pacheco presentó a la Junta de Reconstrucción de Madrid un interesantísimo trabajo, en el cual demostraba que Madrid era el vértice común a varias regiones, y según se considerara una u otra parte de la capital, se encontraban características de todo orden totalmente distintas.

(1) Léase la conferencia pronunciada por el autor, el pasado año, en "Aula Nueva", titulada "Madrid, su pasado y su futuro desde el punto de vista urbano".

(2) Terminado muy recientemente este anteproyecto, me parece oportuno darlo a conocer en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, al menos en las partes más afines con nuestra profesión.

cialmente Salamanca — crecen muy rápidamente, la población del campo aumenta lentamente, y en algunos casos disminuye.

Mucho se ha hablado sobre este tema de la despoblación del campo, sin resolver nunca nada, y aunque sea muy brevemente, y acaso fuera de lugar, creo no está de más insistir un poco sobre él.

La gente no quiere vivir en el campo, y la razón es sencilla: la vida del campesino es dura, y en los pueblos no hay comodidades, ni distracciones, ni lujos. Hay que empezar por elevar el nivel de vida de los pueblos, quizás agrupándolos para hacer nú-

cleos de cierta importancia, aunque para ello sea preciso abandonar pueblos enteros.

En estos pueblos grandes de 20.000 habitantes, por ejemplo, se podría vivir mucho mejor que en las aldeas actuales, y en ellos residiría la gente indispensable para el cultivo del campo, a fin de que, empleando abonos, maquinaria adecuada y realizando cuantas obras de mejora se precisen, se obtenga del suelo el rendimiento máximo.

El resto de la población debe trabajar industrialmente.

Al hablar así no me refiero, naturalmente, a los

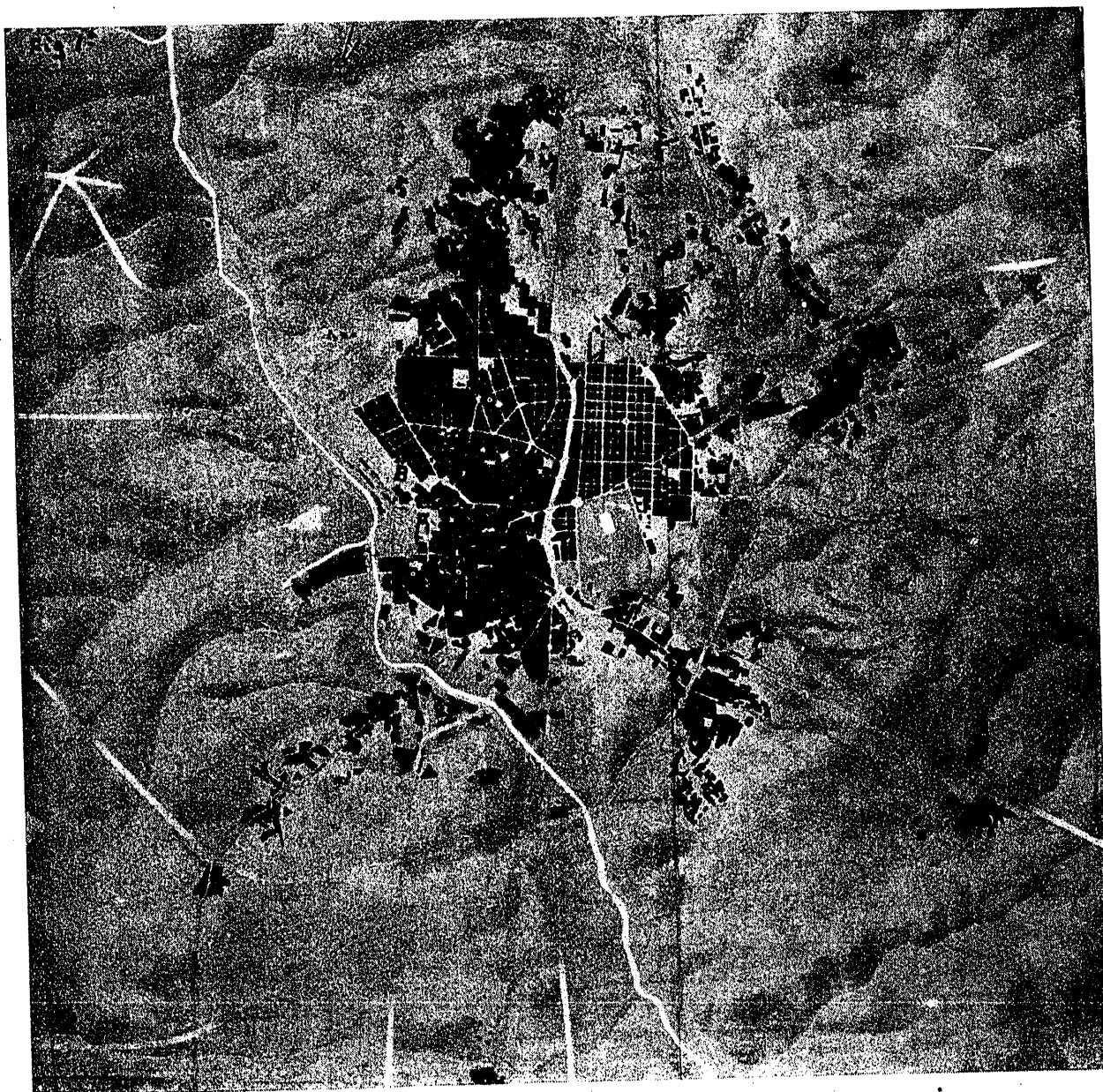


Figura 1.ª

pueblos del Norte, donde el suelo es rico, la propiedad está muy dividida y el terreno aparece todo sembrado de casas. En estos sitios existe, en general, la agrupación del concejo, que equivale, en cierto modo, aunque con características totalmente distintas, a los pueblos de que hablamos.

La industria es una fuente de riqueza que está apenas sin explotar en España, y que, sin embargo, es uno de los grandes recursos de que disponemos para mejorar la vida.

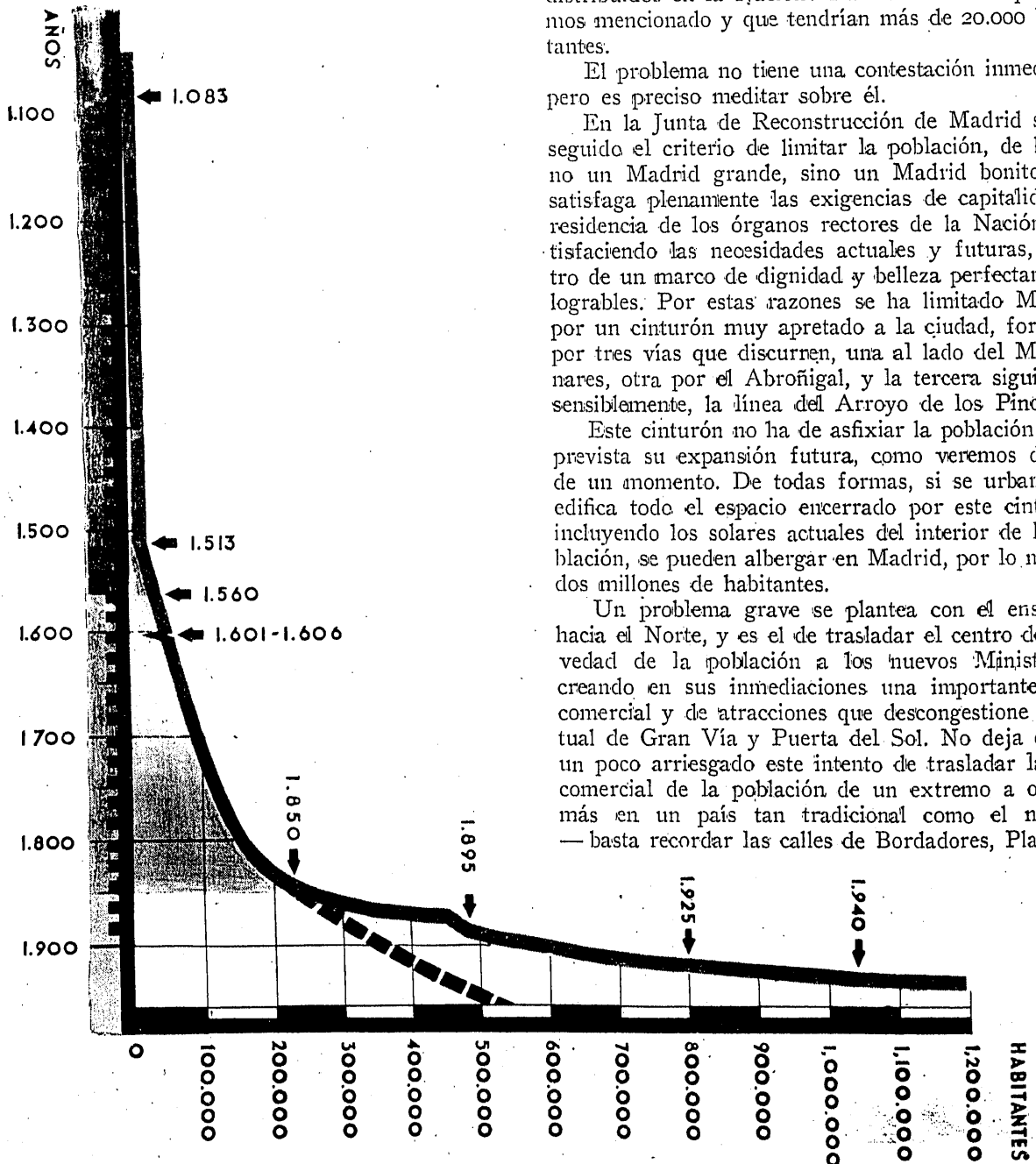
Otra magnífica fuente de riqueza que tenemos sin explotar es el trabajo individual. Si todos trabajasen en España como trabaja la gente, por ejemplo, en Suiza, es seguro que se elevaría el nivel de vida y ésta sería más agradable y equilibrada. Pero, en fin, dejando esto a un lado, el problema que se plantea es el siguiente: ¿Qué conviene más: tener cuatro o cinco poblaciones de tres a seis millones de habitantes y las aldeas como ahora, o repartir, por el contrario, la población entre 100 ó 200 pueblos grandes distribuidos en la Nación? Pueblos de estos que hemos mencionado y que tendrían más de 20.000 habitantes.

El problema no tiene una contestación inmediata, pero es preciso meditar sobre él.

En la Junta de Reconstrucción de Madrid se ha seguido el criterio de limitar la población, de hacer no un Madrid grande, sino un Madrid bonito que satisfaga plenamente las exigencias de capitalidad y residencia de los órganos rectores de la Nación, satisfaciendo las necesidades actuales y futuras, dentro de un marco de dignidad y belleza perfectamente logrables. Por estas razones se ha limitado Madrid por un cinturón muy apretado a la ciudad, formado por tres vías que discurren, una al lado del Manzanares, otra por el Abroñigal, y la tercera siguiendo, sensiblemente, la línea del Arroyo de los Pinos.

Este cinturón no ha de asfixiar la población; está prevista su expansión futura, como veremos dentro de un momento. De todas formas, si se urbaniza y edifica todo el espacio encerrado por este cinturón, incluyendo los solares actuales del interior de la población, se pueden albergar en Madrid, por lo menos, dos millones de habitantes.

Un problema grave se plantea con el ensanche hacia el Norte, y es el de trasladar el centro de gravedad de la población a los nuevos Ministerios, creando en sus inmediaciones una importante zona comercial y de atracciones que descongestione la actual de Gran Vía y Puerta del Sol. No deja de ser un poco arriesgado este intento de trasladar la vida comercial de la población de un extremo a otro, y más en un país tan tradicional como el nuestro — basta recordar las calles de Bordadores, Platerías,



Figuro 2.ª

Coloreros, en las que se agrupaban los diferentes gremios y que conservan mucho carácter, vinculándose en ellas o en sus barrios una parte muy importante del comercio de Madrid —. Pero, en fin, las circunstancias obligan a ese desplazamiento, que, por otra parte, se ha conseguido con pleno éxito, en otras ciudades de Europa y América.

En cuanto a las futuras necesidades de la población, se ha seguido en la Junta de Reconstrucción un criterio muy acertado, porque se han proyectado poblados satélites perfectamente comunicados con el núcleo, y en los cuales se ha tenido muy en cuenta las funciones que han de cumplir, servicios de zonas industriales y militares, albergues de población modesta, residencias con jardín, etc.

Estos poblados quedan formando islas en medio de un extenso anillo verde que rodea Madrid y que está limitado, de una parte, por el cinturón antes citado, y de la otra, por el de circunvalación proyectado por el Ministerio de Obras Públicas.

Este bosque o zona verde — en otro tiempo parece ser que estuvo Madrid rodeado de encinas — tiene varias cuñas que penetran en la ciudad, tomando contacto con los parques del Retiro, Rosales, Canal de Isabel II y prolongación de la Castellana. Con este plan elástico de poblados satélites, la capacidad de Madrid aumenta considerablemente y se puede pensar en esa población de cuatro o cinco millones de habitantes de que hablábamos al principio.

Me ha parecido conveniente exponer estas ideas

generales para hacer más comprensibles los temas que pretendo desarrollar, que son aquellos en los que he intervenido de un modo directo en la Junta de Reconstrucción: el Plan de Ordenación Ferroviaria y el de Accesos a la Capital.

Si alguno siente curiosidad por el proyecto del futuro Madrid, le recomiendo la lectura del Plan de Ordenación general, redactado por el Director de la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción, don Pedro Bigador, Arquitecto de dotes excepcionales, que ha desarrollado una labor magnífica, en la que hemos cooperado, en armonía perfecta, técnicos de distintas especialidades, principalmente, Arquitectos, Ingenieros de Caminos e Industriales.

El Plan de Ordenación está basado en los doce puntos siguientes:

- 1.º Capitalidad.
- 2.º Ordenación ferroviaria.
- 3.º Accesos a la ciudad.
- 4.º Zonificación.
- 5.º La ciudad antigua y su reforma.
- 6.º La terminación del ensanche.
- 7.º Prolongación de la Castellana.
- 8.º Extrarradio.
- 9.º Suburbios.
10. Límites de la ciudad y anillos verdes.
11. Ordenación industrial.
12. Poblados satélites.

En los artículos siguientes nos ocuparemos del segundo y tercer punto.